

ОАО «ВолгаУралТранс» – ПОМОЩНИК В ПРИНЯТИИ ВЕРНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ



Эффективное функционирование железнодорожного транспорта России играет исключительную роль в создании условий для модернизации и перехода на инновационный путь развития национальной экономики. От состояния и качества работы этой сферы зависят возможности государства эффективно выполнять важнейшие функции по защите суверенитета и безопасности страны, а также создание условий для развития регионов. Речь идёт не только о железнодорожном транспорте общего пользования, но и менее известном для обывателя железнодорожном транспорте необщего пользования. Именно эти составляющие долгие годы остаются ведущими элементами транспортной системы России.



Начальник Мордовского регионального транспортного комплекса ОАО «ВолгаУралТранс» Ю.А. Балакин.

вить его железной дорогой, выгрузить и привезти непосредственно на объект. Эти услуги востребованы, несмотря на то, что на станции Саранск существует альтернативное место для проведения аналогичных работ, а услуги РЖД, которая осуществляет его обработку, преподносятся как более дешёвые.

- Вероятно, работники «РЖД», сравнивая свои тарифы с «ВолгаУралТрансом», не всё договаривают. Иначе как объяснить результаты официальных тендеров, проигранных «РЖД»? Взять для примера поставку труб для прокладки газопровода по территории Мордовии. Дистанция погрузо-разгрузочных работ станции Саранск Куйбышевской дирекции терминально-складского хозяйства, участвуя в конкурсе наряду с «ВолгаУралТрансом», не смогла предложить более выгодных для заказчика условий и обеспечить выполнение крупного государственного проекта, - подчёркивает Ю.А. Балакин.

«А груз и ныне там...»

Характерная «гибкость» «РЖД» в отношении грузополучателей была проявлена и в августе, когда благодаря открывшемуся федеральному финансированию крупных строительных объектов на станцию Саранск хлынул сгущённый грузопоток. Реакция на массовое прибытие груза со стороны железнодорожников была разной. Понимая серьёзность ситуации, руководители «ВолгаУралТранса» в срочном порядке изменили технологию работы станции Северная, выполнили абсолютно все начально-конечные операции перевозочного процесса и обеспечили своевременный приём всего вагонопотока.

- Ни один вагон не простоял на станции по прибытии сверх нормативного времени. Станции Саранск оставались лишь организовать приём от «ВолгаУралТранса» и отправку выгруженных вагонов. Именно на этом этапе возникли неразрешимые проблемы, - рас-

«ВолгаУралТранс» – надёжный партнер

Мало кто задумывается, что кроме непосредственно перевозки грузов между станциями существуют не менее трудоёмкие начально-конечные операции. Практически все они выполняются на железнодорожных путях необщего пользования, или на так называемых подъездных путях. Именно здесь зарождаются грузопотоки, которые потом предстоит перевезти в составе поездов, и именно здесь они же и выгружаются. Вся деятельность по подбору вагонов, расстановке их по местам погрузки/выгрузки, формированию групп по грузам и предприятиям осуществляется организациями железнодорожного транспорта необщего пользования, к которым относится ОАО «Волжско-Уральская транспортная компания» («ВолгаУралТранс»).

Компания осуществляет транспортное обслуживание 37 промышленных предприятий республики. Основные из них – это предприятия агрохимической, нефтяной и строительной отраслей. Организация стала надёжным партнером для ООО «Мордовдорстрой», ООО «СК Трансмагистраль», ООО «ЭМ-Кабель», ООО «ТСК», ООО «Минпол», ООО «ВКМ-Сталь», ООО «Альянс Ойл», ООО «Мордовгражданстрой» и др.

Помимо этого, на своём комплексе «ВолгаУралТранс» производит терминальное обслуживание навалочных грузов, оборудования для транспортировки газа и других грузов. Средне-

суточный объём перевозок по итогам первого полугодия 2015 года составил 32 вагона. Однако уже в августе в связи с открытием финансирования из федерального бюджета вагонооборот увеличился до 72 вагонов, а в пиковые дни превышал 100 вагонов в сутки.

Ориентация на клиента

Деятельность «ВолгаУралТранса» не ограничивается исключительно расстановкой вагонов по местам погрузки и выгрузки. Сегодня здесь выполняется целый комплекс транспортных и логистических услуг, способных как по качеству, так и по цене составить конкуренцию ведущим игрокам отрасли, включая ОАО «РЖД».

По словам начальника Мордовского регионального транспортного комплекса ОАО «ВолгаУралТранс» Ю.А. Балакина, основное конкурентное преимущество компании - это клиентоориентированность. Организация создаёт максимально комфортные условия получения транспортной услуги по перевозкам грузов как для крупных промышленных предприятий, так и для частных лиц и фирм.

- В условиях реформирования железнодорожной отрасли происходит очень много серьёзных изменений в условиях организации перевозки. Меняется всё – начиная с правовой базы и принципов организации железнодорожных перевозок и заканчивая принадлежностью вагонов и тарифной политикой. Разобраться в хитросплетениях и нюансах в таких условиях непросто подчас и самим железнодорожникам. У каждого

же предприятия – грузоотправителя или грузополучателя вагонов свои производственные задачи, они специалисты в своей сфере. В таких непростых условиях «ВолгаУралТранс» даёт возможность каждому заниматься своим делом, беря на себя квалифицированное решение транспортных задач, - отмечает Ю.А. Балакин.

При этом используется не только железнодорожная инфраструктура. В последние годы особенно быстрыми темпами развивается терминально-складской комплекс. Для его создания компания приобрела заброшенный земельный участок, привела его в порядок и своими силами построила на нём специализированную эстакаду для перевалки и хранения сыпучих грузов. Здесь же обустроена площадка для выгрузки длинномеров и пакетированных грузов, приобретены новые фронтальные погрузчики. В планах дальнейшее развитие – строительство складского терминала и тяжёловесной площадки с установкой козловой крана. Таким образом, терминальный комплекс «ВолгаУралТранс» позволит перерабатывать практически любую номенклатуру грузов. На сегодняшний день вновь построенный повышенный путь не простаивает ни дня. Порядка 20 различных организаций обратились в «ВолгаУралТранс» с целью организации перевалки щебня и песка. При этом каждому обратившемуся предприятию оказывается именно та услуга, в которой он нуждается. Для некоторых даже потребовалось самостоятельно закупить щебень нужной марки на карьере, доста-

сказывает Ю.А. Балакин.

Из-за невозможности сдачи вагонов на станцию парк вагонов, находящихся на подъездных путях в ожидании их отправления, превысил норму в 5 раз и составлял единовременно более 500 вагонов, что неминуемо могло привести к транспортному коллапсу.

- Сложность ситуации на подъездных путях не побудила работников ОАО «РЖД» к принятию каких-либо координирующих мер, направленных на отправление выгруженных вагонов. Напротив, решив пойти по самому лёгкому пути, дважды телеграфировали на Южно-Уральскую и Юго-Восточную железные дороги о запрете отгрузки в адрес грузополучателей станции Саранск, - отмечает Ю.А. Балакин.

В настоящее время эксплуатационная обстановка нормализовалась, но при следующей партии массового прибытия непринятие мер аналогичная неповоротливость работников «РЖД» может привести к транспортному параллелю всего железнодорожного узла.

По общепринятому мнению, задача транспортников – это обеспечить перевозку до конечного потребителя всего предъявляемого объёма груза, справившись и с неравномерностью его отгрузки, и с организационными, и с нормативно-правовыми проблемами на всех стадиях перевозочного процесса.

На сегодняшний день только одним из потребителей нерудных материалов г.Саранск оплачено около 100 000 тонн груза, а карьеры прекратили отгрузку из-за отсутствия вагонов. В решении этой проблемы предприятия железнодорожного транспорта не общего пользования также могли бы принять участие. Например, в собственности «ВолгаУралТранса» имеется более 300 специализированных вагонов – думпкаров, предназначенных именно для массовой перевозки навалочных грузов, но задействовать их практически невозможно.

- Для отправки под погрузку необходимо оплатить тариф в «РЖД» почти 1 000 000 рублей за состав («вертушку») из 50 вагонов! Исходя из каких соображений утверждаются в «РЖД» такие тарифы? По каким причинам отправка полувагонов на то же расстояние стоит почти в 2 раза дешевле? Грузёный тариф в думпкарах, также по неизвестным причинам, стоит дороже, чем в полувагоне (хотя эксплуатационные затраты при перевозке думпкарных составов меньше). Как следствие, экономический интерес к данному способу перевозки отсутствует, а груз не вывозится, - объясняет Ю.А. Балакин.

Объективное сравнение

Часто в силу специфики ценообразования специалистами «РЖД», производящими анализ тарифов, делаются ошибочные выводы о якобы завышении «ВолгаУралТрансом» в несколько раз тарифа на подачу и уборку вагонов по сравнению с аналогичными услугами «РЖД». Но если рассмотреть транспортную услугу более развёрнуто, то выводы получаются не столь однозначными.

- Дело в том, что перевозочный процесс необходимо рассматривать как комплекс услуг, начиная от погрузки и заканчивая выгрузкой груза. Соответственно, он включает в себя начально-конечные операции и непосредственно саму перевозку между станциями. Основная деятельность ОАО «РЖД» заключается как раз в исполнении

Сравнение тарифов на перевозку ОАО «РЖД» и ОАО «ВолгаУралТранс» на расстояние 9 км

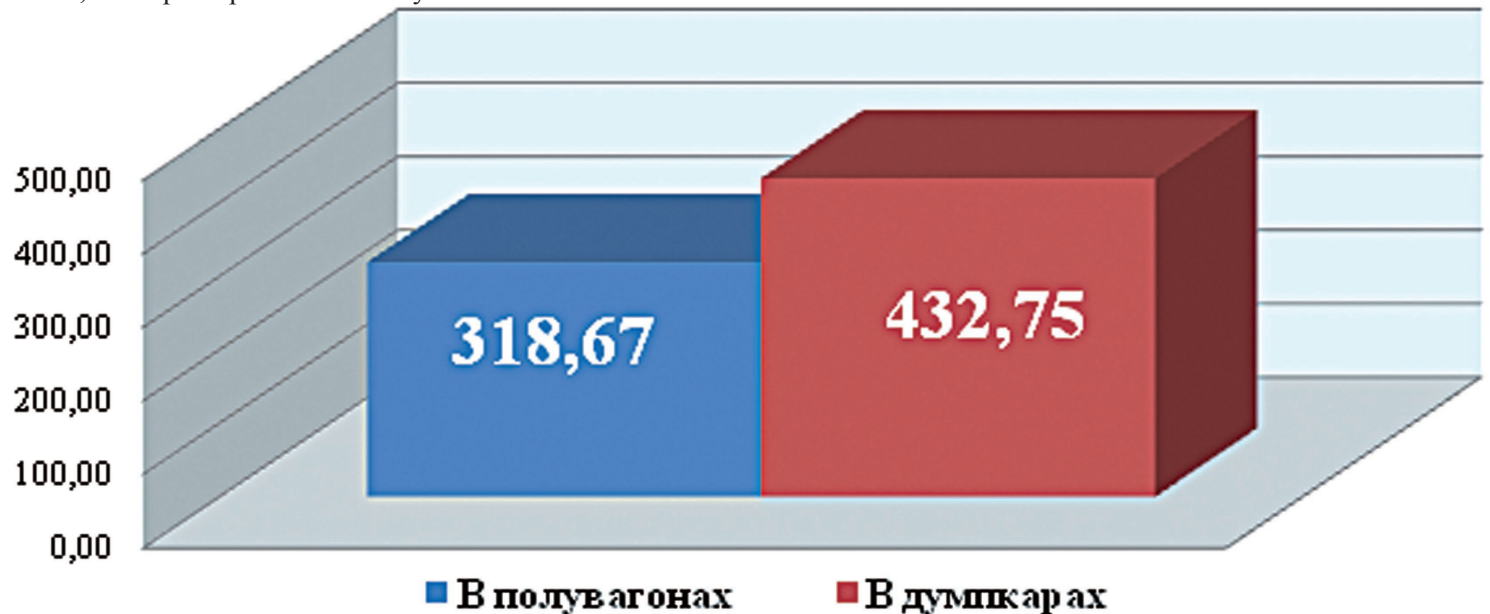
Род груза (класс)	Расчетный вес груза, тонн	Маршрут перевозки и расстояние	Тариф ОАО «РЖД», руб. с НДС	Тариф ОАО «ВолгаУралТранс», руб. с НДС		Соотношение тарифов ОАО «ВолгаУралТранс» к тарифу ОАО «РЖД», %	Среднее значение соотношения, %
				на тонну груза	итого на расчетный вагон		
Щебень, нпо (1 класс)	69	ст. Саранск - ст. Ялга, 9 км	4 790,80	80,90	5 582,10	117%	60,33% от тарифов ОАО «РЖД»
ЖБИ, нпо (2 класс)	50		8 854,72		4 045,00	46%	
Грубы ч/м (3 класс)	40		18 071,70		3 236,00	18%	

Сравнение тарифов ОАО «РЖД» при перевозке щебня в различном подвижном составе на примере доставки по маршруту Новорудная - Саранск

Род подвижного состава	Общий расчетный вес груза, тонн	Тариф за груженные вагоны, руб. с НДС	Транспортная составляющая на тонну груза, руб. с НДС
Полувагоны, 40 ед.	2 720	866 780,80	318,67
Думпкарный маршрут, 40 ед. + вагон сопровождения	2 400	1 038 594,70	432,75

Транспортная составляющая в перевозке щебня в разном ПС, руб. на тонну

Стоимость перевозки щебня в думпкарах значительно (в 1,36 раз, или на 136%) превышает стоимость перевозки в полувагонах, при этом эксплуатационные расходы перевозчика на перевозку думпкарной вертушки значительно ниже, чем при перевозках в полувагонах.



Сравнение тарифов ОАО «РЖД» на перевозку порожних вагонов по маршруту ст. Жигулёвское Море – ст. Новорудная

Род подвижного состава	Тариф за порожние вагоны после ремонта, руб. с НДС	Разница тарифов после ремонта и из-под щебня, руб. с НДС	Соотношение тарифов после ремонта и из-под щебня
Полувагоны, 40 ед.	411 820,00	-	-
Думпкарная вертушка, 40 ед. + вагон сопровождения	726 976,76	311 897,60	1,75

перевозочного процесса, в связи с чем все расходы по содержанию инфраструктуры, персонала и технических средств заложены в тариф на перевозку грузов. Подача и уборка вагонов на места погрузки/выгрузки, входящая в начально-конечные операции, может осуществляться как ОАО «РЖД», так и другими железнодорожными организациями, как, например, «ВолгаУралТранс». Но если для «РЖД» это уже дополнительный вид деятельности, то для нас – основной. В связи с этим «РЖД» закладывает в тариф только переменную часть локомотивной составляющей расходов. На железнодорожном транспорте

необщего пользования тариф на данный вид услуг формируется исходя из экономически обоснованных затрат по организации этого процесса. Это и инфраструктурная, и локомотивная составляющие, и расходы по содержанию персонала, и т.д., - поясняет Ю.А. Балакин.

Таким образом, если сравнивать тарифы ОАО «РЖД» и ОАО «Волга УралТранс» объективно, то цены «РЖД» будут выше, а принципы тарифообразования, применяемые в ОАО «РЖД» для многих потребителей железнодорожных транспортных услуг, непрозрачны и вызывают массу вопросов, ответить на которые поможет элементарное сравнение.

Р.С. Как мы видим, проблемных вопросов в железнодорожной сфере очень много. Действительно, работать в условиях реформирования отрасли тяжело. Однако должен ли заказчик транспортной услуги становиться её заложником и взваливать на себя решение не своих, а чужих бизнес-вопросов? Ответ, пожалуй, очевиден. Именно поэтому, изучив все существующие на рынке предложения, оценив их преимущества, недостатки и руководствуясь исключительно экономической целесообразностью, принимаются те или иные логистические решения.